

# REFERAT

## FYNBUS BESTYRELSE

Tirsdag den 23. april 2019

J.nr.: 201903-24204

### Deltagere:

Formand Morten Andersen, Nordfyn  
Næstformand Poul Andersen, Region Syddanmark  
Bo Libergren, Region Syddanmark  
Flemming Madsen, Svendborg *Afbud*  
Kristian Nielsen, Faaborg-Midtfyn  
Jesper Hempler, Kerteminde  
Regitze Tilma, Middelfart  
Albert Pedersen, Nyborg *Afbud*  
Anders W. Berthelsen, Odense

### Repræsentantskabsmedlemmer:

Jan Ole Jakobsen, Langeland *Afbud*  
Leif Rothe Rasmussen, Assens *Afbud*

### Administration:

Direktør Carsten Hylborg Jensen  
Kontrakt- og Flexchef Ingrid Dissing  
Økonomi- og IT-Chef Mads Frederik Skjoldborg Medelbye  
Planchef Anne Daugbjerg Mortensen  
Regnskabsleder Trine Jensen

**INDHOLD**

Indhold .....	2
Sager til beslutning: .....	3
1. Ændring af FynBus' vedtægter .....	3
2. FynBus' Årsregnskab 2018 .....	4
3. FynBus' Årsberetning 2018 .....	12
4. Ændring af Fælles Landsdækkende rejseregler .....	13
5. Evaluering og revision af telekørselskonceptet .....	15
6. Evaluering af udvidelse af tidspunkter for Gratiskørsel .....	23
Sager til drøftelse:.....	25
Sager til orientering:.....	26
7. Opgørelse over udgifter til implementering af Rejsekort .....	26
8. Indsatser og produkter i forhold til turister på Fyn og Langeland .....	29
9. Meddelelser .....	32
10. Eventuelt.....	32
10.1 Høring vedr. forslag om ny jernbane på Vestfyn .....	32

## **SAGER TIL BESLUTNING:**

### **1. ÆNDRING AF FYNBUS' VEDTÆGTER**

#### **Resumé:**

*FynBus' ændring af vedtægterne som besluttet på bestyrelsesmøde den 13. september 2018 er blevet korrigeret på baggrund af brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet. Ændringerne vedrører blandt andet udpegning af suppleanter.*

*Korrigerede vedtægter fremlægges til godkendelse.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus' har i efteråret 2018 søgt godkendelse af en ændret vedtægt for FynBus i Region Syddanmark og af Bygnings-, Bolig- og Transportministeren og Økonomi- og Indenrigsministeren. Ændringen i vedtægten skete på baggrund af ændringer i standardvedtægten jf. Bekendtgørelse nr. 1048 af 13. august 2018.

Ændringen vedrører regel for, hvornår FynBus' bestyrelses beslutning om årsbudgettets og budgetoverslagenes vedtagelse skal foreligge. Med ændringen skal beslutningen foreligge senest den 15. december forud for det pågældende regnskabsår mod tidligere den 15. september.

I brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet af 13. marts 2019 fremhæver ministeriet blandt andet,

At vedtægter for Trafikselskabet FynBus kan godkendes på vilkår af, at vedtægternes § 15 ændres jf. formulering i brevet vedr. stk. 2,

At der yderligere foretages mindre ændringer i § 27, § 31 og § 34 stk. 2.

Brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet er vedlagt som bilag 1.1.

Ministeriet bemærker endvidere, at lov om trafikselskaber ikke giver mulighed for rotation mellem repræsentantskabsmedlemmer ift. bestyrelsesposter, idet bestyrelsesposterne – undtagen de poster der besættes af de regionale repræsentanter og den største kommunale bidragyder – besættes ved udpegning i repræsentantskabet for hele valgperioden.

FynBus' vedtægter korrigeret for de indsigelser ministerierne har beskrevet, fremlægges til godkendelse.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Godkender Vedtægt for Trafikselskabet FynBus af 23. april 2019.
- Oversender sagen til Repræsentantskabet med henblik på beslutning om udpegning til bestyrelsen.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 1.1 Brev fra Økonomi- og Indenrigsministeriet af 13. marts 2019

Bilag 1.2 Vedtægt for Trafikselskabet FynBus af 23. april 2019

## 2. FYNBUS' ÅRSREGNSKAB 2018

### Resumé:

*Administrationen fremlægger regnskab 2018 til godkendelse.*

*Indtægterne er 17,3 mio. kr. mindre end budgetteret, hvilket skyldes et større passagerfrafald end forventet.*

*Det er særligt på pendlerkort, ungdomskort, skolekort og rejsekort, der er sket tilbagegang.*

*Udgifterne til rutekørsel er 6,3 mio. kr. større end budget. Der er realiseret 7.600 flere køreplankter, og omkostningsindekset er steget 2,2 % mere end forventet på budgettidspunktet. Derudover kommer udgifter til nedlukning af Odense Bybusser fra august 2018. Nedlukningen medfører i efterfølgende år en besparelse på forventet 12,7 mio. kroner.*

*Fællesudgifterne i er 2,2 mio. kr. højere end budget. Dette skyldes engangsudgifter til GDPR, datawarehouse, passageranalyse mv. Derudover kommer en længere indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med implementering af rejsekortet og konsekvenserne af Takst Vest. Merforbruget dækkes af tidligere års opsavede mindreforbrug af rammen. Udgifterne til Rejsekort A/S er 1,0 mio. kroner lavere end budget.*

*Ejerbidrag til telekørsel er i regnskab for 2018 1,0 mio. kr. lavere end budgetteret, og skyldes ca. 8.300 færre ture end budgetteret.*

*Regnskab for 2018 for den visiterede kørsel, Flextrafik, er et merforbrug på 2,0 mio. kr. på trods af færre ture end budgetteret. Dette skyldes et fald i ture vedr. "anden kørsel" og telekørsel, som modsvares af flere dyre handicapture. Derudover er især specialskolekørslen dyrere end budgetteret.*

### Sagsfremstilling:

Administrationen aflægger regnskab for 2018. Aflæggelsen sker i henhold til Styrelseslovens § 45 og FynBus' Kasse- og regnskabsregulativ. Det reviderede regnskab vedlægges som bilag 2.5.

Regnskabet er kommenteret i forhold til budgettet for 2018 i bilag 2.1.

Kommenteringen tager udgangspunkt i talmaterialet til det interne regnskab, som er vedlagt i bilag 2.2.

Det interne regnskab er det samlede årsregnskab opdelt på Busdrift, Flextrafik, Tjenestemandspensioner, Egenkapital samt Eksternt finansierede Projekter.

Der er ikke efter regnskabets afslutning indtruffet begivenheder af væsentlig indflydelse for FynBus' finansielle stilling.

### Revision

Årsregnskabet er revideret af BDO Kommunernes Revision. Revisors beretning nr. 13 er vedlagt i bilag 2.4.

Forudsat bestyrelsen godkender regnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil revisor forsyne det med nedenstående påtegning, som er uden forbehold:

*"Revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger af betydning for revisionspåtegningen. Vores kommentarer vedrørende revisionen af årsregnskabet fremgår af afsnit 3."*

*"Hvis bestyrelsen godkender årsregnskabet i den foreliggende form, og der ikke fremkommer yderligere oplysninger under behandlingen af årsregnskabet, vil vi forsyne det med en påtegning uden forbehold, men med følgende fremhævelse af forhold:*

*Vi henleder opmærksomheden på, at FynBus i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelsen om kommuners budget- og regnskabsvæsen, revision m.v. har medtaget det af ledelsen godkendte resultatbudget for 2018 som sammenligningstal i årsregnskabet for 2018. Disse sammenligningstal har ikke været underlagt revision."*

## REGNSKAB 2018

### Hovedtal bus- og telekørsel

Hovedtallene for bus- og telekørslen fremgår af tabel 1.

**Tabel 1: Udviklingen i hovedtallene for bus- og telekørsel for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Mio. kroner (årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>Busdrift</b>						
Indtægter	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Kørselsudgifter	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1%
Fællesudgifter	70,0	76,3	75,5	74,7	-0,9	-1%
<b>Ejerbidrag busdrift</b>	<b>337,6</b>	<b>323,9</b>	<b>345,0</b>	<b>367,8</b>	<b>22,8</b>	<b>7%</b>
<b>Telekørsel</b>						
Indtægter	-2,5	-2,6	-2,7	-2,8	-0,1	3%
Kørselsudgifter	18,0	17,4	18,0	17,5	-0,6	-3%
Fællesudgifter	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
<b>Ejerbidrag telekørsel</b>	<b>22,2</b>	<b>20,9</b>	<b>21,7</b>	<b>20,7</b>	<b>-1,0</b>	<b>-4%</b>
<b>Ejerbidrag i alt</b>	<b>359,8</b>	<b>344,8</b>	<b>366,6</b>	<b>388,5</b>	<b>21,9</b>	<b>6%</b>

Ejerbidraget, som er kommunernes og Region Syddanmarks årlige betaling til FynBus, udgør i 2018 388,5 mio. kroner. Det er en merudgift på 21,9 mio. kroner. svarende til en stigning på 6 % i forhold til budgettet for 2018.

### Passagerindtægter og passagerudvikling

Som det fremgår af tabel 1 er passagerindtægterne i 2018 17,3 mio. kroner mindre i forhold til budgettet, svarende til et fald på -8 %. Fordelingen mellem ejerne fremgår af tabel 2 nedenfor.

Der er i 2017 indregnet en ekstraordinær indtægt på 8,2 mio. kr. som følge af slutafregningerne i Bus & Tog samarbejdet for årene 2014-2016.

**Tabel 2: Passagerindtægter for perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Indtægter (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	-232,3	-230,6	-221,2	-203,8	17,3	-8%
Region Syddanmark	-124,8	-126,9	-115,1	-111,3	3,8	-3%
Assens	-4,3	-3,7	-4,1	-3,4	0,7	-17%
Faaborg - Midtfyn	-4,0	-3,8	-3,9	-3,6	0,3	-8%
Kerteminde	-1,8	-1,8	-1,8	-1,6	0,2	-12%
Langeland	-2,7	-2,1	-2,2	-1,6	0,5	-24%
Middelfart	-2,9	-3,0	-2,8	-2,6	0,2	-6%
Nordfyn	-3,4	-3,1	-3,2	-2,7	0,6	-18%
Nyborg	-3,5	-3,3	-3,4	-3,0	0,4	-11%
Odense	-75,4	-72,3	-74,9	-64,7	10,3	-14%
Svendborg	-9,6	-10,6	-9,7	-9,4	0,4	-4%

Årsagen til faldet i indtægterne i 2018 er hovedsageligt mindre indtægterne fra rejsekort og fastprisprodukter (Pendler- Skole og Ungdomskort). Det er Region Syddanmark og Odense Kommune, med henholdsvis 3,8 og 10,3 mio. kroner, der har det største indtægtstab, mens Langeland Kommune har det procentuelt største fald på 24 %.

I nedenstående tabel 3 ses den ejerfordelte passagerudvikling, hvor det fremgår, at det er Region Syddanmark, som har det største passagerfald.

**Tabel 3: Ejerfordelt passagertal for buskørsel i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018**

Passagerer (1.000)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	17.536	15.537	15.862	14.115	-1.747,0	-11%
Region Syddanmark	6.994	5.853	6.434	5.386	-1.048,0	-16%
Assens	335	345	332	325	-7,0	-2%
Faaborg - Midtfyn	381	366	344	337	-7,0	-2%
Kerteminde	195	167	170	142	-28,0	-16%
Langeland	307	282	290	272	-18,0	-6%
Middelfart	178	166	172	171	-1,0	-1%
Nordfyn	360	347	339	294	-45,0	-13%
Nyborg	331	313	330	286	-44,0	-13%
Odense	7.556	6.841	6.570	6.107	-463,0	-7%
Svendborg	899	857	881	795	-86,0	-10%

Årsagen til, at passagertallet falder mere end indtægterne, er især færre omstigninger og rejser, især i Odense.

Fra marts 2018 er FynBus indgået i Takst Vest-samarbejdet. Det betyder, at priser og billetter bliver ensartede på tværs af trafikselskaberne vest for Storebælt. Samlet set hæves priserne ikke i 2018, men der er sket mindre tekniske tilpasninger af takster som følge af takstharmoniseringen.

#### Entrepenørudgifter

Fra R 2017 til R 2018 er entrepenørudgifterne steget med ca. 4 %, bl.a. som følge af stigning i indeks fra Trafikselskaberne i Danmark, lukning af Odense Bybusser, øget trængsel samt stigning i aktivitetsniveauet.

Den ekstraordinære merudgift i 2018 vedr. lukningen af Odense Bybusser betyder til gengæld, at Odense Kommune fremover opnår en årlig besparelse på forventet 12,7 mio. kroner, for så vidt angår den ordinære drift.

Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau ses nedenfor i tabel 4.

Tabel 4: Udviklingen i bruttoudgifter fordelt på ejerniveau i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Bruttoudgifter rutekørsel (mio. kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
<b>FynBus</b>	499,9	478,3	490,6	497,0	6,3	1,3%
Region Syddanmark	203,4	182,6	189,1	188,4	-0,7	0%
Assens	16,8	16,2	15,4	16,2	0,8	5%
Faaborg - Midtfyn	19,2	21,3	23,2	24,0	0,8	3%
Kerteminde	6,7	6,6	6,5	6,7	0,2	3%
Langeland	7,4	7,3	7,5	7,4	-0,1	-1%
Middelfart	10,2	10,2	11,2	11,4	0,2	2%
Nordfyn	15,1	13,8	14,0	14,2	0,3	2%
Nyborg	13,4	13,3	13,4	13,9	0,4	3%
Odense	177,9	177,2	180,4	184,8	4,4	2%
Svendborg	29,8	29,7	29,9	30,0	0,0	0%

I forhold til budget 2018 bliver kørselsudgifterne i regnskab 2018 1,3 % højere, svarende til 6,3 mio. kroner.

De væsentligste årsager er:

- Der er kørt ca. 7.600 flere køreplantimer end budgetteret svarende til ca. 5,9 mio. kr. Dette skyldes primært øget køretid i Odense.
- Derudover er der 3.000 flere køreplantimer i forhold til budget, som skyldes en budgetfejl angående antallet af køreplantimer.
- Stigning i Trafikselskaberne i Danmarks entreprenørindeks på 2,2 %, svarende til ca. 9,9 mio. kroner som ikke var kendt ved budgettering til 2018.
- Der er i gennemsnit kørt til billigere priser pr. time, når der er reguleret for ovenstående. Det er lig med en mindre udgift på 2,8 mio. kr.
- Mindre forbrug på andre udgiftsposter på 6,7 mio. kr.

### Fællesudgifter

Fællesudgifter i FynBus består af udgifter, der ikke kan henføres direkte til hverken region eller de enkelte kommuner. Det vil sige udgifter til FynBus' administration, rejsekortsystemet med mere. Udviklingen i Fællesudgifter ses nedenfor i tabel 5.

Rammen til fællesudgifterne har siden 2010 været uændret målt i faste priser. I forbindelse med overgangen til rejsekortet, har der siden 2016 været merudgifter til Rejsekort A/S. Udgifter som ligger ud over den ordinære ramme. Merudgiften viser forskellen mellem FynBus tidligere billetteringssystem og Rejsekort A/S i overgangsfasen 2016 og 2017.

Ved 1. kvartalsregnskab 2018 blev det vedtaget at den ordinære ramme nedskrives fra 65,6 mio. kroner til 60,9 mio. kroner. Udgifterne til rejsekortet vises i stedet for fuldt ud. De samlede fællesudgifter er uændrede.

Udgifterne til Rejsekort A/S er budgetteret til 14,5 mio. kroner, hvoraf de 4,7 mio. kroner i budgettet herunder er indeholdt i de administrative udgifter, da de vedrører abonnementsbetaling til Rejsekort A/S. Udgifterne til Rejsekort A/S udgør 13,5 mio. kroner ved årets afslutning og er et mindreforbrug på 1,0 mio. kroner i forhold til budgettet.

Tabel 5: Samlede fællesudgifter i perioden regnskab 2016 til regnskab 2018

Fællesudgifter (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
Driftsrelaterede udgifter	10,7	8,3	7,8	8,5	0,7	9%
Salgsrelaterede udgifter	16,2	15,9	15,9	16,1	0,3	2%
Administrative udgifter	34,9	39,4	41,9	38,4	-3,5	-8%
<b>Ordinær ramme</b>	<b>61,8</b>	<b>63,7</b>	<b>65,6</b>	<b>63,1</b>	<b>-2,5</b>	<b>-4%</b>
Ekstra udgifter Rejsekort	5,6	10,3	9,8	13,5	3,7	37%
Rammestyling / Overførsel	1,3	0,8	0,0	-2,2	-2,2	-
Anlægsudgifter	1,2	1,5	0,1	0,3	0,2	136%
<b>I alt</b>	<b>68,8</b>	<b>74,8</b>	<b>75,4</b>	<b>74,4</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1%</b>

2018 medførte et merforbrug på 2,2 mio. kroner, som føres på rammestyling/overførsel. Merudgiften kan dækkes af de seneste års opsparring under rammestyriingsprincippet for den ordinære ramme.

Det planlagte merforbrug omfatter opbygning af datawarehouse, planlægningssystem, passageranalyse og persondataforordning, samt en længere ikke planlagt indfasningsperiode med dobbelt drift i forbindelse med rejsekortet og konsekvenser af Takst Vest.

Derudover godkendte bestyrelsen i september 2017 et delvist eksternt finansieret anlægsprojekt til forbedret trafikinformation på de store fynske stationer. FynBus' andel på 1,0 mio. kroner til projektet, der støttes af statslig pulje, var ikke indeholdt i budget 2018.

De aktuelle anlægsprojekter er:

- Kapacitetsstyring 0,5 mio. kroner (udskudt fra 2014), hvoraf der er anvendt 0,1 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Forbedring af Trafikinformation samlet projektsum 2,3 mio. kroner, heraf 1,3 mio. kroner finansieres af FynBus, hvoraf de 0,3 mio. kroner kommer fra projektet Opgradering af terminaler på OBC (udskudt fra 2017). Der er anvendt 0,2 mio. kroner i 2018 og restbeløb er overført til 2019.
- Økonomiintegration 0,1 mio. kroner (overføres da regionens økonomisystem er udskudt til 2019 – projektet er udskudt fra 2016)

### Telekørsel

Ejerbidraget til telekørsel for perioden 2016 til 2018 er faldet med 7 %. Især Kerteminde Kommune og Svendborg Kommune har i denne periode haft de største fald.

Samlet set viser regnskab 2018 en mindredgift på 4 % i forhold til budgettet. Der er forskelle i udviklingen i den enkelte kommune.

I nedenstående tabel 6 ses udviklingen på ejerniveau.



Tabel 6: Samlede telekørselsudgifter i perioden 2016-18 i løbende priser inklusiv fællesudgifter

Ejerbidrag telekørsel (mio kr. i årets priser)	R 2016	R 2017	B 2018	R 2018	Afvig. R18-B18	Afvig. R18-B18 i procent
FynBus	22,2	20,9	21,7	20,7	-1,0	-4%
Region Syddanmark	1,2	1,1	1,1	1,0	-0,1	-11%
Assens	5,3	4,9	4,9	5,1	0,2	4%
Faaborg - Midtfyn	4,8	4,4	4,3	4,7	0,5	11%
Kerteminde	2,0	1,7	1,7	1,6	-0,1	-3%
Langeland	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	191%
Middelfart	1,1	1,0	1,0	1,1	0,1	8%
Nordfyn	4,5	5,1	6,1	4,9	-1,2	-20%
Nyborg	0,7	0,6	0,6	0,6	0,1	9%
Odense	0,1	0,2	0,2	0,1	-0,1	-45%
Svendborg	2,4	1,8	1,9	1,5	-0,4	-20%

Pga opgørelse i mio. kr. kan små ændringer give store procentuelle afvigelse i forhold til indekstallene.

### Flextrafik

Nedenstående tabel 7 viser udviklingen i aktivitetsomfanget for perioden 2016 – 2018. Der er sket en mindre stigning i perioden, som skyldes stigning i handicapkørsel og siddende patientbefordring.

Efter budgetlægningen er ordningen vedr. handicapkørsel blevet udvidet til også at omfatte blinde og svagt-seende, hvilket i nogle kommuner har bidraget væsentligt til stigningen. Flere ældre er også en faktor.

Tabel 7: Antal personture 2016-18

Antal personture	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	123.704	129.754	126.761	135.526	8.765	7%
Anden kørsel	295.141	287.251	316.241	294.801	-21.440	-7%
<b>Handicap- og anden kørsel</b>	<b>418.845</b>	<b>417.005</b>	<b>443.002</b>	<b>430.327</b>	<b>-12.675</b>	<b>-3%</b>
Telekørsel*	165.315	163.867	171.790	163.462	-8.328	-5%
<b>I alt</b>	<b>584.160</b>	<b>580.872</b>	<b>614.792</b>	<b>593.789</b>	<b>-21.003</b>	<b>-3%</b>
Siddende patientbefordring	226.614	232.782	241.271	234.518	-6.753	-3%
<b>I alt</b>	<b>810.774</b>	<b>813.654</b>	<b>856.063</b>	<b>828.307</b>	<b>-27.756</b>	<b>-3%</b>

\*Telekørsel udgiftsføres under busdriften. Når telekørsel medtages i denne tabel er det udtryk for at telekørsel driftsmæssigt hænger sammen med øvrige kørselsordninger i Flextrafik og er en del af den samlede aktivitet, som muliggør en øget koordinering.

Hovedtallene for flexkørsel fremgår i tabel 8 herunder.

**Tabel 8: Hovedtal Flextrafik**

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Indtægter	-7,0	-7,2	-7,1	-7,5	-0,4	6%
Entreprenørudgifter	67,0	72,9	74,8	77,3	2,5	3%
<b>Flex udgifter, netto</b>	<b>60,0</b>	<b>65,7</b>	<b>67,6</b>	<b>69,7</b>	<b>2,1</b>	<b>3%</b>
Fællesudgifter	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Ejerbidrag</b>	<b>81,0</b>	<b>84,6</b>	<b>86,8</b>	<b>88,8</b>	<b>2,0</b>	<b>2%</b>

Det ses, at ejerbidraget for regnskab 2018 udgør 88,8 mio. kroner. Det svarer til en merudgift på 2,0 mio. kroner eller 2 % i forhold til budgettet. Merudgiften skyldes at entreprenørudgiften pr. tur for handicapkørsel er øget med 4 % i forhold til budgettet, og da der samtidig er sket en stigning i antal handicapture medfølger det en øget ejerbidrag.

Udviklingen i fællesudgifterne ses i nedenstående tabel 9. Regnskab 2018 for fællesudgifterne er 25,0 mio. kroner, hvilket er en mindredgift på 2 % i forhold til budgettet.

**Tabel 9: Oversigt fællesudgifter for telekørsel og flextrafik**

Mio. kroner (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter. Telekørsel	6,7	6,1	6,3	6,0	-0,3	-5%
Fællesudgifter, flexområdet	21,0	18,9	19,1	19,0	-0,1	-1%
<b>Fællesudgifter, i alt</b>	<b>27,6</b>	<b>25,0</b>	<b>25,5</b>	<b>25,0</b>	<b>-0,4</b>	<b>-2%</b>

Udviklingen i entreprenørudgifter pr. persontur fremgår af tabel 10.

**Tabel 10: Entreprenørudgifter pr. persontur**

Kroner pr. tur (årets priser)	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Handicapkørsel	211	201	196	204	8	4%
Anden kørsel	139	163	158	168	10	7%
Handicap og anden kørsel	160	175	169	180	11	6%
Telekørsel	109	106	105	107	2	2%
<b>I alt</b>	<b>146</b>	<b>155</b>	<b>151</b>	<b>160</b>	<b>9</b>	<b>6%</b>

Udviklingen i fællesudgifter pr. persontur fremgår af tabel 11. Udgifterne pr. persontur er faldet med 11,4 % fra R 2016 til R 2018.

**Tabel 11: Fællesudgifter pr. persontur**

Årets priser	R2016	R2017	B2018	R2018	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Fællesudgifter (mio. kroner)	27,6	25,0	25,5	25,0	-0,4	-2%
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	3.773	0%
Fællesudgifter pr. persontur	34,1	30,7	30,9	30,2	-0,7	-2%

Udviklingen i antal personture pr. medarbejder ses i tabel 12. R 2018 viser en normering på 2 medarbejdere færre end budgetteret. Det betyder også, at antal ture pr. medarbejder i R 2018 er 9 % højere end i B 2018.

**Tabel 12: Antal personture pr. medarbejder**

	R2016	R2017	B2018	R2018	B2019	Afvig. R18-B18	Afvigelsen i procent
Antal personture	810.774	813.654	824.534	828.307	808.058	3.773	0%
Medarbejder normering	27,8	23,8	27,04	24,99	25,34	-2,05	-8%
Antal personture pr. medarbejder	29.165	34.187	30.493	33.146	31.889	2.652	9%

*Note: Inklusiv telekørsel og siddende patientbefordring.*

Det fremgår af tabellen, at den samlede sats på fællesudgifterne afviger marginalt i forhold til budgettet, men der er sket en stigning i den faste fællesudgifter og en reduktion i den variable fællesudgifter.

Der er i løbet af året sket lidt justeringer i forhold til personale, således er der ansat en fuldtids flextrafikleder og styrkelse af administration i forbindelse med udbud, som har påvirket de faste udgifter. Mens der i forbindelse med reduktion af ture til anden kørsel har været mulighed for at reducere udgifterne til det variable udgifter.

Med varetagelse af kørsel fuldt ud i Cplan opnås en lavere fællesudgift pr. persontur, da nogle administrative opgaver er flyttet enten til kommunen eller vognmanden.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen:

- Godkender det fremlagt årsregnskab for 2018.

#### **Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

#### **Bilag:**

Bilag 2.1	Notat Årsregnskab FynBus 2018
Bilag 2.2	Talmateriale årsregnskab 2018
Bilag 2.3	Notat Årsregnskab ejerfordelt 2018 (udsendes kun direkte til forvaltningerne)
Bilag 2.4	Revisionsberetning nr. 13
Bilag 2.5	Eksternt regnskab 2018
Bilag 2.6	Finansiering 2018
Bilag 2.7	Direktørens Rejse- og repræsentationsopgørelse for 2018

### 3. FYNBUS' ÅRSBERETNING 2018

**Resumé:**

*FynBus' Årsberetning 2018 fremlægges til godkendelse.*

**Sagsfremstilling:**

Administrationen fremlægger Årsberetning for 2018. Årsberetningen skildrer de vigtigste resultater og begivenheder i og omkring FynBus i 2018.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- FynBus' Årsberetning 2018.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**Bilag:**

Bilag 3.1 FynBus' Årsberetning 2018.

## 4. ÆNDRING AF FÆLLES LANDSDÆKKENDE REJSEREGLER

### Resumé:

*I henhold til Lov om trafikselskaber skal FynBus i samarbejde de øvrige trafikselskaber og togoperatør i Danmark fastlægge landsdækkende rejseregler. De nuværende rejseregler bliver pr. 1. juni 2019 opdateret. Administrationen orienterer om de væsentligste ændringer.*

### Sagsfremstilling:

De fælles, landsdækkende rejseregler gælder for rejser med DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Reglerne omfatter rejser med busser, havnebusser, metro, lokalbanetog samt rejser med Arriva Tog, DSB og Nordjyske Jernbaner. Rejsereglerne gælder også for rejser med de transportmidler, som selskaberne indsætter som erstatningstransport, samt dubleringstransport.

Rejsereglerne udgives på baggrund af et fælles arbejde i regi af Bus & Tog med revision af reglerne mellem alle de ovennævnte selskaber og træder i kraft den 1. juni 2019.

Der er foretaget en række ændringer i rejsereglerne, hvoraf en del er af sproglig art eller mindre tilføjelser.

De væsentligste ændringer i forhold til seneste version af Fælles landsdækkende rejseregler (af 1. november 2018) er følgende:

- Punkt 2.4: Ændringer vedrørende rejsehjemmel, herunder tidsgyldighed, tillæg samt anvendelse af rejsekort i metroen:
  - I Metroen skal kunden stige ud senest 30 min. efter udløb af tidsgyldighed
  - Pendlerkort og Periodekort anvendt i Metroen skal være gyldige til rejse i Metroen
  - Ved rejser i Metroen skal kort checkes ind på Metro-standerne
- Punkt 2.6: Det præciseres, at kun originale billetter og kort accepteres som gyldig rejsehjemmel.
  - Kopier og billeder af billetter og kort accepteres ikke (print-selv undtaget).
- Punkt 2.7: Blandt andet præcisering af ansvar i forhold til rejsehjemmel til børn ifølge med en betalende voksen (eller betalende barn).
  - Den betalende voksne/det betalende barn har ansvar for øvrige medtagne børn mht. kontrolafgift.
- Punkt 4.2 og 4.3: Regler for medbragte (el)løbehjul,
  - herunder emballage og udvendige mål ifm. medtagning som bagage
  - regler for medtagning i tog, busser, havnebusser og Aarhus Letbane.

### Indstilling:

Direktøren indstiller, at bestyrelsen godkender

- Ændrede landsdækkende rejseregler med ikrafttræden den 1. juni 2019.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*

**Bilag:**

Bilag 4.1 Fælles landsdækkende rejseregler. Gyldig fra den 1. juni 2019

## 5. EVALUERING OG REVISION AF TELEKØRSELSKONCEPTET

### Resumé:

Bestyrelsen besluttede i september 2018, at administrationen skulle evaluere telekørselskonceptet samt udarbejde et udkast til revision af telekørselskonceptet, hvilket nu forelægges bestyrelsen.

Et af hovedformålene i oplægget til revision har været at sikre kommunerne mulighed for at kunne tilbyde kunderne en høj grad af mobilitet. Et andet hovedformål har været at give kommunerne bedre mulighed for at styre udgifterne hertil.

Administrationen har afholdt temadag om telekørsel samt besøgt kommunerne for at indgå i dialog om evaluering og revision af telekørsel. Sagsfremstillingen indeholder en opsamling på dialogen med kommunerne. Udkastet til revision forelægges bestyrelsen, herunder en beslutning i forhold til rabatter på Flextur, med henblik på at kunne sende et revisionsoplæg i høring hos kommunerne.

### Sagsfremstilling:

Vedlagt som bilag 5.1 er den samlede evaluering og revisionsoplægget. Bilaget opdateres på baggrund af bestyrelsesmødet.

Nedenfor er:

- Et resume af hovedpunkterne i evaluering og revisionsoplæg
- En opsamling på dialogen med kommunerne
- Et oplæg til beslutning omkring rabat på Flextur.

### Evaluering: Telekørsel i dag

Telekørsel er – ligesom busserne – åben, kollektiv transport, det vil sige, at alle kan køre med.

I 2013 vedtog FynBus' bestyrelse et fælles koncept for Telekørsel, hvilket afløste en række forskellige lokale tilbud. Telekørsel i FynBus' fælles koncept består i dag af Teletaxi, Telependler, Telecitry og Telerute. Nedenstående figur 1 angiver, hvordan turene fordelte sig procentvis i 2018:

Figur 1: Telekørselsture 2018 fordelt på type



Kommunerne har i dag forskellige muligheder for at styre efterspørgslen på telekørsel: Kommunen kan beslutte hvilke typer af telekørsel, der skal være i kommunen, hvilke tidsrum der skal være åbne for kørsel (ud fra fastsatte tidsmoduler), og hvilke teleområder kunden kan køre i og imellem.

Udviklingen i antal ture og kommunens udgifter har været stigende i en årrække, men har de seneste år stabiliseret sig for en række kommuner. Nordfyns og Assens kommuner har i 2018 ønsket at begrænse udgifterne, og har derfor besluttet ændringer i tilbuddet om kørsel.

### Oplæg til revision

Der er 5 overordnede overvejelser bag oplægget til et nyt fælles koncept for telekørsel (bestillingskørsel, der som telekørsel er åben for alle, kaldes "åben flextrafik" på tværs af trafikselskaberne):

1. Flere kommuner ønsker bedre mulighed for at **regulere kundernes efterspørgsel**.
2. Flere kommuner har ønske om at **understøtte mobilitet** i kommunen.
3. **Rejseplanen** har fra 2018 haft nye muligheder for at fremvise åben flextrafik, fx kan åben flextrafik "geovisiteres", og kan fremvises som tilbringerkørsel til/fra bus/tog. Geovisitering betyder, at Rejseplanen kan prioritere kørselstyper, så visningen af ren buskørsel prioriteres højere end visningen af åben flextrafik.
4. Et **fælles koncept** inden for FynBus' område gør telekørsel nemmere for kunderne at forstå og håndtere og nemmere at administrere.
5. Større ensartethed mht. åben flextrafik **på tværs af trafiksselskaber** gør det nemmere for kunderne og for den landsdækkende udvikling af fælles tekniske løsninger.

FynBus' oplæg til et nyt fælles koncept, der erstatter de nuværende ordninger Teletaxi og Telependler, består derfor af følgende:

- **Plustur**: Kollektiv transport, hvor kunden med åben flextrafik køres til/fra bus eller tog.
- **Flextur**: Mobilitetstilbud, hvor kunden med åben flextrafik køres fra adresse til adresse.

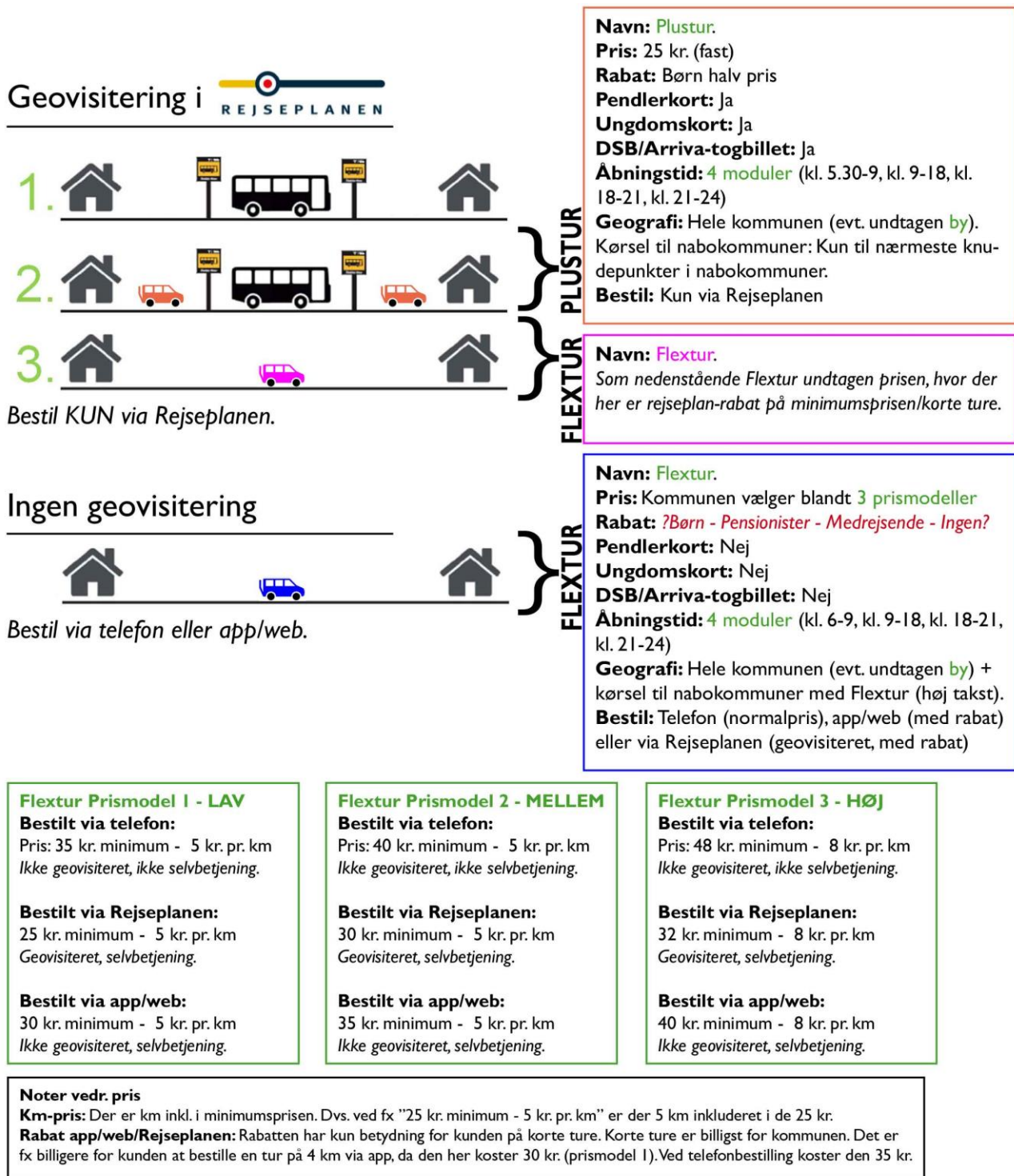
*Plustur og Flextur set i forhold til andre trafiksselskaber:*

- Plustur og Flextur findes – i lidt forskellig udformning – i dag i alle andre trafiksselskaber (undtagen BAT).
- Plustur indeholder i andre trafiksselskaber ikke mulighed for gratis kørsel med Pendlerkort/togbillet.
- Kommunerne kan i andre trafiksselskaber ikke vælge tidsmoduler på Plustur og Flextur (typisk åbningstid ca. kl. 6.00-24.00).
- Der lægges op til, at kunden med Flextur kan køre over kommunegrænser til nabokommuner (som i fx Sydtrafik). Dette vil altid ske til høj takst, hvor afrejsekommunen betaler nettoudgiften.

I figur 2 nedenfor vises med grafik og tekst, hvilken opgave de to ordninger løser for kunden, hvilke rejsehjemler der kan anvendes, og hvad det koster at bruge ordningerne.



Figur 2: Illustration af nyt koncept bestående af Plustur og Flextur



Bemærkninger i forhold til figur 2 ovenfor:

- De grønne markeringer på figuren viser, at kommunen har et valg, der kan påvirke efterspørgsel.
- Den røde markering i forhold til rabat på Flextur viser, at der udestår en bestyrelsesbeslutning. Dette beskrives nedenfor.

Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen (dvs. kun selvbetjening). Flextur kan bestilles via telefon eller selvbetjening (web eller app). Flextur lægges geovisiteret i Rejseplanen – dvs. Flextur kan bestilles via Rejseplanen, hvis der ikke er en bus eller Plustur.

*Konsekvenser i forhold til kommunens muligheder for at styre efterspørgsel:*

Kommunerne får mere begrænsede muligheder for at styre efterspørgsel via geografi og åbningstider. Kommunerne kan dog som noget nyt benytte takster til at styre efterspørgsel på Flextur, hvilket flere kommuner har efterspurgt.

Med hensyn til Plustur er valgmulighederne ift. efterspørgsel følgende:

- Skal der være Plustur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Valg af knudepunkter/stoppesteder
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 5.30-9, 9-18, 18-21 og 21-24.

For Flextur er valgmulighederne:

- Skal der være Flextur i kommunen?
- Skal der være kørsel i byområde?
- Skal prisen være lav, mellem eller høj?
- Åbningstider ud fra 4 moduler: kl. 6-9, 9-18, 18-21 og 21-24.

*Økonomiske konsekvenser for kommunerne:*

FynBus har lavet estimater på udgifterne, der peger på, at kommunerne vil kunne holde udgifterne på samme niveau som i 2018 eller lavere ved at sætte taksten på Flextur højt. Dette er yderligere beskrevet i bilag 5.2 *Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger telekørselskoncept*.

I nedenstående tabel 1 ses forbrug i 2018 til ordningerne Teletaxi, Telependler og Telectricity (19,7 mio. kr.) og estimater for de nye ordninger Plustur og Flextur (17 mio. kr.).

Teletaxi i Odense indgår ikke i tallene, da denne ordning adskiller sig markant fra de andre Teletaxi-ordninger, og derfor ikke er omfattet af oplægget. Telectricity indgår, da det er muligt for Middelfart og Svendborg kommuner at lade deres Telectricity-ordninger erstatte af de nye koncepter – men det er ikke et krav.

**Tabel 10: Udgifter i 2018 for nuværende model og estimat for ny model. Flextur er regnet med laveste takstniveau, der er selvbetjeningsrabatt, men ikke andre rabatter**

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telectricity	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, ingen rabat		10.310.000	
	I alt			<b>17.010.000</b>

Estimaterne i tabel 1 er baseret på, at kommunerne vælger "lav takst". Hvis kommunerne vælger "mellem takst" eller "høj takst", bliver kommunens udgifter lavere. Hvis bestyrelsen indfører en rabatttype på Flextur, bliver kommunens udgifter højere.

#### Effekter for kunderne:

- Kunderne vil opnå et bedre mobilitetstilbud. Tilbuddet vil være lettere at forstå og mulighederne for at bruge det, vil være større.
- Taksten for kunderne vil dog generelt være højere end i det nuværende koncept.

For Flextur er takstmodellen opbygget med henblik på at tilskynde til brug af selvbetjening, da oplægget er, at en Flextur på op til 5-6 km (afhængig af kommunens valg af takstniveau) er billigere at bestille via selvbetjening. 50 % af Teletaxi-turene i dag er 7 km eller kortere, 31 % er 5 km eller kortere.

#### Dialog med kommunerne

FynBus har i løbet af marts og april præsenteret evaluering og oplæg til revision på udvalgs møder i kommunerne, med henblik på at høre kommunens holdning til følgende spørgsmål:

1. **Understøtter** revisionsoplægget kommunens ønsker med hensyn til **mobilitet** i kommunen?
2. Opfylder revisionsoplægget kommunens behov for at kunne **styre efterspørgsel** på "åben flextrafik"?
3. Har kommunen et ønske om at kunne tilbyde **pensionister** rabat på Flextur?
4. Har kommunen en holdning til, om det er **børn eller medrejsende**, der får rabat på Flextur?
5. Hvad er holdningen i forhold til **kommuneoverskridende** rejser?

Nedenfor et resume af de input, der er kommet. Skriftlige svar fra kommunerne kan ses i bilag 5.3.

#### *Ad 1: Understøtter revisionsoplægget kommunens ønsker med hensyn til mobilitet i kommunen?*

Der var overvejende enighed om, at kørselsordningerne vil blive lettere for kunderne at forstå uden teleområder, samt at det for kunderne vil styrke mobiliteten.

I Nyborg Kommune blev det fra flere sider fremført, at det eksisterende tilbud er godt, som det er.

Revisionsoplægget vil efter bestyrelsesmødet blive opdateret med bestyrelsens beslutning.

#### *Ad 2: Opfylder revisionsoplægget kommunens behov for at kunne styre efterspørgsel på "åben flextrafik"?*

Der var overvejende enighed om, at det er positivt, at kommunerne får mulighed for at vælge prisniveau på Flextur.

Udvalgsmedlemmer pegede på, at kommunen ikke får mulighed for at sætte prisen på niveau med eller lave-re end i dag.

Middelfart Kommune har skriftligt meddelt, at man ønsker mulighed for et ekstra eftermiddagsmodul, så der kan lukkes ned for u hensigtsmæssig skolekørsel (et eftermiddagsmodul kunne fx hedde kl. 12-16, kl. 13-16 eller kl. 13-17).

#### *Ad 3 og Ad 4: Rabat til pensionister, børn eller medrejsende på Flextur?*

Der var delte meninger med hensyn til rabatter. Der blev argumenteret for og imod rabatter til pensionister, børn og medrejsende på Flextur – der blev også argumenteret for, at der slet ikke skulle være rabatter.

Assens kommune har foreslået, at den enkelte kommune kan til/fravælge pensionistrabat.

#### *Ad 5: Hvad er holdningen i forhold til kommuneoverskridende rejser?*

Der var enighed om, at det er positivt, at borgerne får mulighed for at krydse kommunegrænsen.

Der blev af enkelte udvalgsmedlemmer spurgt til, om Flextur er en konkurrent til taxa.

### **Beslutning vedrørende Flextur-rabat**

Kørselstypen *Plustur* ses som kollektiv transport, og der gives rabat, som det kendes fra bus, ligesom rejse-reglerne for kollektiv trafik som udgangspunkt er gældende: Dermed gives der rabat til børn mens pensionister har mulighed for at købe et Pendlerkort med pensionistrabat, hvilket giver mulighed for at rejse billigt med *Plustur*.

I forhold til kørselstypen *Flextur*, der ses som et offentligt, kollektivt mobilitetstilbud, er der følgende muligheder:

- *Ingen rabat*: Det er en mulighed, at der slet ikke gives rabat på *Flextur* (udover selvbetjeningsrabatten, som allerede er indbygget i modellen).
- *Pensionistrabat*: Der er i dag en høj andel af kunder i alderen 60+ år, der anvender Telekørsel. Disse brugere vil fortsat kunne rejse med *Flextur*, men prisen vil i mange situationer blive højere, end den er med Telekørsel i dag. Der er ikke andre trafikselskaber, der giver rabat til pensionister på *Flextur*.
- *Børnerabat*: Der er en del børn, der rejser med Teletaxi i dag, og de rejser til halv pris. De vil derfor uden rabat på *Flextur* opleve mere end en fordobling af prisen. Movia giver rabat til børn på *Flextur*.
- *Medrejsende*: Der er en del kommuner, der har fokus på at udnytte bilernes kapacitet mest muligt, og det kan man måske anspore ved at give rabat til medrejsende. Det vil sige, at hvis en kunde bestiller en tur til flere rejsende, der alle skal afhentes samme sted og skal samme sted hen, så rejser kunden selv til fuld pris og de medrejsende rejser til halv pris. De jyske trafikselskaber giver rabat til medrejsende.

Det bemærkes, at beslutning om rabatter vil være principiel og gældende for alle kommuner.

#### *Teknik i forhold til rabatter:*

Teknikken tillader på nuværende tidspunkt, at der gives aldersrabat (fx til pensionister og/eller børn) ELLER rabat til medrejsende – men ikke BÅDE aldersrabat OG rabat til medrejsende.

Endvidere er det teknisk set lettest at kontrollere medrejsende-rabat eller ingen rabat. Der er mere manuel administration forbundet med aldersrabatter.

#### *Økonomiske konsekvenser i forhold til rabat:*

I nedenstående tabel 2 ses en oversigt over den økonomiske betydning ved forskellige beslutninger omkring rabatter.

Tabel 2: Kommunernes udgifter ved forskellige rabatmodeller

FynBus		Udgift - 2018	Estimat	I alt
Nuværende model	Teletaxi	16.300.000		
	Telecity	700.000		
	Telependler	2.700.000		
	I alt			<b>19.700.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, børnerabat		10.670.000	
	I alt			<b>17.370.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, pensionistrabat		11.170.000	
	I alt			<b>17.870.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, børne- og pensionistrabat		11.535.000	
	I alt			<b>18.235.000</b>
Ny model	Plustur		6.700.000	
	Flextur, lav, medrejsenderabat		10.585.000	
	I alt			<b>17.285.000</b>

Som det fremgik af estimatet i tabel 1, er udgiften for kommunerne ved valg af lav takst ca. 17 mio. kr. (selvbetjeningsrabat er inkluderet, men ingen andre rabatter).

Det ses i tabel 2, at medrejsende-rabat er den rabat-type, der medfører de laveste ekstra-udgifter for kommunerne. Medrejsende-rabat koster kommunerne ca. 300.000 kr. ekstra (17.285.000 kr. i forhold til de 17 mio. kr. fra tabel 1).

Rækkefølgen på laveste ekstra-udgifter samlet set er:

1. Medrejsenderabat, ca. 300.000 kr. dyrere
2. Børnerabat, ca. 400.000 kr. dyrere
3. Pensionistrabat, ca. 900.000 kr. dyrere
4. Børne- og pensionistrabat, ca. 1,2 mio. kr. dyrere

Kommunernes udvalg er i marts/april præsenteret for et økonomisk estimat, hvori der indgik børnerabat.

I bilag 5.4 beskrives den økonomiske konsekvens af forskellige valg vedrørende rabat, fordelt på hver kommune.

### Tidsplan

FynBus arbejder efter følgende tidsplan:

- April - maj: Høring i kommuner
- Maj - juli: FynBus behandler hørings svar
- 22. august: FynBus' bestyrelse træffer beslutning vedrørende revision af telekørselskoncept
- September: Kommunerne træffer beslutning vedrørende åben flextrafik i kommunen
- Oktober - december: FynBus implementerer ændringer

- 1. januar 2020: Nyt koncept for åben flextrafik træder i kraft

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen beslutter,

- at evaluering og revisionsoplæg sendes i høring hos kommunerne
- om der skal gives rabat på Flextur udover selvbetjeningsrabat,
- om der skal gives rabat til:
  - børn og/eller pensionister *eller*
  - om der skal gives rabat til medrejsende
- at godkende tidsplanen.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet, idet der i høringsoplægget tages udgangspunkt i, at der gives selvbetjeningsrabat og rabat til medrejsende på Flextur.*

**Bilag:**

Bilag 5.1	Høringsudgave "Evaluering og oplæg til revision af telekørselskonceptet".
Bilag 5.2	Notat Forudsætninger og antagelser ved opgørelser og beregninger telekørselskoncept
Bilag 5.3	Notat Oversigt over skriftlige svar fra kommunerne
Bilag 5.4	Notat Rabatberegninger Telekørselskoncept

## 6. EVALUERING AF UDVIDELSE AF TIDSPUNKTER FOR GRATISKØRSEL

### Resumé:

I forbindelse med beslutning om udvidelse af tidspunkterne for gratiskørsel for skoler 28. juni 2017 blev det aftalt at evaluere ordningen.

Evalueringen for anvendelse af ordningen i 2018 viser, at der er gennemført 3.071 ture med i alt 88.062 passagerer, og at udvidelse af tidspunktet for gratiskørsel har været problemfri, at budgetterne har været overholdt og at der ikke har været driftsmæssige udfordringer.

### Sagsfremstilling:

På bestyrelsens møde den 28. juni 2017 blev følgende vedtaget:

- At tidsrummene for rejser med større grupper over 15 passagerer udvides til tidsrummene kl. 08.00-14.00 og kl. 17.00-07.00 på hverdage.
- At der i tidsrummene kl. 08.00-09.00 og kl. 13.00-14.00 på hverdage maksimalt kan medtages grupper på op til og med 29 passagerer.
- At udvidelsen af tidsrummene evalueres i foråret 2018.

Det er den planlagte evaluering, der nu forelægges bestyrelsen.

I Odense og Middelfart blev der på daværende tidspunkt allerede udført ture i de udvidede tidsrum. Forslaget til udvidelse var således delvis en tilpasning til den praksis, der allerede var i disse kommuner.

Der har i 2018 været gennemført i alt 3.071 ture som gratiskørsel. Der har på disse ture været transporteret i alt 88.062 passagerer, hvilket svarer til ca. 29 passagerer pr. tur. I tabel 1 er beskrevet uddybende data for bestillinger og antal passagerer.

Tabel 1: Udført gratiskørsel fordelt på tidsbånd.

Tidsrum	Antal ture	Antal passagerer	Antal ture i %	Antal passagerer i %
8-9	627	15.702	20,4 %	17,8 %
9-13	1.617	49.562	52,7 %	56,2 %
13-14	792	21.878	25,7 %	24,8 %
17-18	25	704	0,8 %	0,8 %
18-07	9	216	0,3 %	0,2 %
<b>I alt</b>	<b>3.070</b>	<b>88.062</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Udgangspunktet for ordningen har været, at der maksimalt har kunnet bestilles en gratis tur til 29 passagerer, hvilket er valgt så der ikke udløses behov for ekstrabusser. Der har været situationer, hvor en gruppe større end 29 passagerer har ønsket transport. I de situationer, hvor FynBus har kunnet gennemføre transporten uden indsættelse af ekstrabusser er disse forespørgsler blevet imødekommet. Alternativt havde bestillingen skulle have været fordelt på 2 ture.

I bybusserne i Odense er der afsat budget til ekstrabusserne til gratiskørsel, hvorfor det maksimale antal passagerer på en gratiskørsel er 75 indtil budgettet for ekstrakørsel på 0,5 mio. kr. er opbrugt.

For hele Fyn viser evalueringen, at ca. 40 % af de gennemførte ture er med de regionale ruter, 36 % er med bybusserne i Odense og resten er fordelt på forskellige lokale og fælleskommunale ruter.

I de udvidede tidsrum er der gennemført 1.444 ture med i alt 37.654 passagerer, hvoraf en del allerede blev udført tidligere i henholdsvis Odense og Middelfart. Derudover er der ture, der er flyttet fra tidsrummet kl. 9-13 til de udvidede tidsrum. 99 % af turene foretages på skoledage i tidsrummet kl. 8-14.

Udvidelsen af tidspunkterne for gratiskørsel har været problemfri. Både bestillingsmodtagerne og de involverede entreprenører oplyser, at udvidelsen ikke har givet driftsmæssige udfordringer, ligesom det ikke har medført driftsomkostninger udover det planlagte budget til ekstrabusser i Odense Kommune.

Udvidelsen har givet skolerne bedre muligheder for længere ture mellem fx kystbyerne og Odense.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- tager evalueringen til efterretning.
- godkender, at udvidelsen af tidspunkterne for gratiskørsel gøres permanent.

**Vedtagelse:**

*Godkendt som indstillet.*



**SAGER TIL DRØFTELSE:**

Intet.

## SAGER TIL ORIENTERING:

### 7. OPGØRELSE OVER UDGIFTER TIL IMPLEMENTERING AF REJSEKORT

#### Resumé:

Bestyrelsen besluttede oktober 2014, at FynBus skulle tilslutte sig Rejsekort A/S pr. august 2016, senere udskudt til januar 2017. I forbindelse med disse beslutninger blev et samlet investeringsbudget på 121,6 mio. kr. besluttet, der senere blev forhøjet med 5,6 mio. kr. da bestyrelsen besluttede at kompensere kunderne i forbindelse med konvertering af deres buskort.

Det samlede forbrug til investering, implementering og konvertering til Rejsekort viser sig ved afslutningen af projektet at være 3,2 mio. kr. under det vedtagne budget fra maj 2015.

#### Sagsfremstilling:

På bestyrelsesmødet den 23. oktober 2014 blev det besluttet, at FynBus kunne indgå aftale med Rejsekort A/S om fuld implementering af rejsekortet på alle fynske ruter pr. august 2016. Implementeringen blev efterfølgende udskudt til januar 2017.

I forbindelse med implementering af rejsekortet blev det vedtaget at foretage investeringer for i alt 121,6 mio. kr.:

- 1) aktie- og lånekapital 48,6 mio. kr.
- 2) indkøb af rejsekortudstyr 59,9 mio. kr.
- 3) implementeringsudgifter 13,1 mio. kr.

I tabel 1 nedenfor vises fordelingen af investeringerne over årene 2014 – 2018.

Tabel 1: Årsfordelte investeringsudgifter

Mio. kr. (2014 priser)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt 2014-18
<b>Aktie- og lånekapital</b>	48,6	0,0	0,0	0,0	0,0	<b>48,6</b>
- Aktieerhvervelse	32,3	0,0	0,0	0,0	0,0	32,3
- Ansvarligt lån	16,3	0,0	0,0	0,0	0,0	16,3
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	0,0	31,0	27,7	0,0	1,2	<b>59,9</b>
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektledelse</b>	0,0	0,9	4,2	7,4	0,6	<b>13,1</b>
- Organisation og administration	0,0	0,9	1,2	1,2	0,6	3,9
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0,0	0,0	0,0	2,3	0,0	2,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0,0	0,0	0,0	1,6	0,0	1,6
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0,0	0,0	1,2	0,8	0,0	2,0
- Supplerende indkøb af udstyr	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	1,2
- Information og markedsføring	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,9
- Diverse udgifter	0,0	0,0	0,6	0,6	0,0	1,2
<b>I alt</b>	<b>48,6</b>	<b>31,9</b>	<b>31,9</b>	<b>7,4</b>	<b>1,8</b>	<b>121,6</b>

På grund af usikkerhed om finansieringen af det samlede nationale Rejsekort valgte FynBus' direktør at udskyde underskrift af tilslutningsaftalen, indtil ejerkredsen bag Rejsekort A/S sammen med Transportministeriet genforhandlede finansierings-, tilslutnings- og ejerftale samt nye vedtægter, hvilket FynBus' bestyrelse blev orienteret om på bestyrelsesmødet den 21. maj 2015.

På bestyrelsesmødet den 21. maj 2015 besluttede man endvidere at afsætte 5,6 mio. kroner til at dække kundernes udgifter på 50 kr. i forbindelse med skift til rejsekort. Endvidere er der sket en række justeringer med bl.a. flere validatorer i forhold til busser, WLAN og salgssteder i forhold til den vedtagne investering fra 2014.

Tabel 2 nedenfor viser resultatet på baggrund af de besluttede justeringer.

**Tabel 2: Opdaterede investeringsudgifter 2015**

Mio. kr. (2014 priser)	Oktober 2014	Maj 2015	Forskel
<b>Aktie- og lånekapital</b>	48,6	49,3	-0,7
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	59,9	63,2	-3,3
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektleidelse</b>	13,1	11,3	1,8
<b>Udskiftning af rejsekort</b>	0	5,6	-5,6
<b>I alt</b>	<b>121,6</b>	<b>129,4</b>	<b>-7,8</b>

FynBus er nu i ordinær drift, for så vidt angår den kundefvendte del, da Ungdomskortet blev implementeret i foråret 2018 som det sidste rejsekort produkt.

Det samlede resultatet af implementeringen ses herunder i tabel 3.

**Tabel 3: Realiserede udgifter til indførelse af Rejsekort, perioden 2014-2018 \***

Mio. kr. (løbende priser)	2014	2015	2016	2017	2018	I alt 2014-18
<b>Aktie- og lånekapital</b>	0	49,3	0	0	0	<b>49,3</b>
- Aktieerhvervelse	0	32,4	0	0	0	32,4
- Ansvarligt lån	0	16,9	0	0	0	16,9
<b>Indkøb af rejsekortudstyr</b>	0	28,0	32,0	0,7	1,6	<b>62,4</b>
<b>Interne og øvrige anlægsudgifter herunder projektleidelse</b>	0	0,7	5,9	5,9	0,4	<b>12,9</b>
- Organisation og administration	0	0,4	3,1	5,2	0,0	8,7
- Frikøb af busser, kontrol, af installation	0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
- Uddannelse af chauffører, salgspers., mv.	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Tilretning af IT, opkobling mv.	0	0,2	0,6	0,6	0,3	1,7
- Supplerende indkøb af udstyr	0	0,1	1,0	0,1	0,0	1,3
- Information og markedsføring	0	0,0	0,9	0,0	0,1	1,0
<b>Kortkonverteringsudgifter</b>	0	0,0	0,1	1,3	0,1	<b>1,5</b>
<b>I alt</b>	<b>0</b>	<b>78,1</b>	<b>38,1</b>	<b>7,9</b>	<b>2,1</b>	<b>126,2</b>

\* Ud over udgifterne opgjort i tabel 3, er der afholdt udgifter for 1,5 mio. kr. til markedsføring, finansieret af Rejsekortet.

Aktie- og lånekapital er på niveau med budgettet og udgør 49,3 mio. kr.

Udgifterne til indkøb af rejsekortudstyr er på 62,4 mio. kr. svarende til 0,9 mio. kr. mindre end budgettet fra maj 2015.

Undervejs i processen har FynBus været nødsaget til at købe ekstra udstyr til busserne, dels på grund af et større antal reservebusser hos entreprenørerne end forudsat på bestillingstidspunktet, dels fordi der i de gennemførte udbud siden bestillingen er anskaffet flere 3-dørs busser.

Dette har kunnet holdes inden for det bevilgede beløb, blandt andet fordi Rejsekort A/S har genforhandlet nogle priser med leverandøren.

Selve implementeringen af rejsekortet udgør 12,9 mio. kr. hvilket er en merudgift på 1,6 mio. kr. i forhold til budget fra maj 2015 (også kaldet interne og øvrige anlægsudgifter, herunder projektledelse i tabel 1, 2 og 3).

Årsagen til overskridelsen er, at implementeringen krævede flere ressourcer end først antaget på grund af et længere forløb end oprindeligt planlagt, da indførelsen af Takst Vest ikke var forudsat og Rejsekort A/S blev forsinket med indførelsen af fastprisprodukter. Derudover blev der etableret et kampagnelokale på Odense Banegård Center og en rejsekortbus for at afhjælpe presset på kundecentrene, og tage kunderne bedst muligt i hånden.

Kortkonverteringsudgifterne udgør 1,5 mio. kr. og er 4,1 mio. kr. under budget. En af årsagerne til, at budgettet ikke er fuldt udnyttet, er at der ikke blev opkrævet 50 kr. i gebyr på oprettelse af skolekort og ungdomskort.

Samlet set betyder det, at projektets resultat er et forbrug på 126,2 mio. kr., der er finansieret via FynBus' egenkapital. Det samlede forbrug til investering, implementering og konvertering til Rejsekort er 3,2 mio. kr. under det vedtagne budget fra maj 2015.

**Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning.

**Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 8. INDSATSER OG PRODUKTER I FORHOLD TIL TURISTER PÅ FYN OG LANGE-LAND

### Resumé:

I forbindelse med overgangen til rejsekortet forsvandt muligheden for at kunne købe fx turistprodukter kontant i bussen. For at gøre det så nemt som muligt for turister at rejse med FynBus blev turistprodukterne gjort tilgængelige på webshop og FynBus mobilbillet. Derudover laver FynBus årligt fokuserede indsatser overfor flere forskellige kundesegmenter, herunder også både danske og udenlandske turister der kommer til Fyn. I sagen vurderes om FynBus fortsat har de rigtige produkter og salgskanaler i forhold til turister, ligesom der gives en kort status for indsatser overfor turister og de turiststeder, der har overnattende turister.

### Sagsfremstilling:

Turister på Fyn har tidligere haft nem adgang til den kollektive trafik på Fyn, idet turisterne i bussen kunne købe turistbilletter kontant. Denne mulighed er efter overgangen til rejsekortet ikke længere til stede. I stedet tilbyder FynBus nu salg af turistprodukter via webshop eller FynBus mobil billet. Derudover har turisterne mulighed for at bruge nogle af de standardprodukter og salgskanaler som FynBus tilbyder alle kunder.

FynBus har gennemført en vurdering af, om det er tilstrækkelig nemt som turist at rejse med FynBus. Vurdering er sket ud fra de tilbudte billetprodukter, de tilgængelige slagskanaler og de turistindsatser FynBus gennemfører.

### Billetprodukter

FynBus har følgende billetprodukter, som turisterne kan bruge:

- |                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TuristBillet:      | Turisterne kan i de danske ferieperioder købe en turistbillet, der gælder til alle busser på hele Fyn en hel dag. Prisen er 50 kr. for en person og 150 kr. for en turistgruppe på 4 personer. Der kan ikke gratis medtages børn på produktet.<br><br>Der er i 2018 solgt turistbilletter til 13.744 personer til en samlet værdi af 681.950 kr. |
| Enkeltbillet:      | Selvom det ikke er et specifikt turistprodukt, har turister mulighed for at købe en enkeltbillet i bussen. Der kan gratis medtages børn på produktet.<br>Det er ikke muligt at opgøre, hvor mange enkeltbilletter, der er solgt til turister.                                                                                                    |
| Gruppebillet:      | Gruppebilletten er heller ikke et turistprodukt, men turister har mulighed for at købe gruppebillet, hvor grupper fra 3-15 rejsende kan opnå 50 % rabat i forhold til enkeltbilletsprisen.                                                                                                                                                       |
| Eventbillet:       | FynBus tilbyder i samarbejde med DSB billig transport tur/retur til en række særlige events henover året. Billetten koster 59 kr. Der kan ikke gratis medtages børn på produktet.<br><br>Der er solgt i alt 2.122 eventbilletter til en samlet værdi af 125.198 kr. Det vurderes at kun en marginal andel heraf er til turister.                 |
| Rejsekort anonymt: | Et rejsekort anonymt kan købes af enhver. Prisen på et rejsekort anonymt er 80 kr. og man skal som minimum have 70 kr. på kortet for at kunne rejse. Prisen for en rejse med rejsekort anonym svarer til prisen på laveste rabattrin (trin 0) på rejsekort personligt. Der kan gratis medtages børn på produktet.                                |

FynBus har i hele 2018 solgt ca. 9.000 rejsekort anonym, på hvilke der er foretaget ca. 75.000 rejser. Kun en marginal del af disse rejser vurderes at være foretaget af turister.

Rejsekort personlig/flex: En del af turisterne på Fyn er danskere. Disse turister har muligvis allerede et rejsekort, som de så også kan bruge i de fynske busser. Det kan ikke opgøres, hvor mange turistrejser, der rejses på rejsekort. Der kan gratis medtages børn på produktet.

Rejsekort A/S har arbejdet med at etablere et specifikt turistprodukt på rejsekort, men det har ikke været muligt at etablere en fornuftig business case, hvorfor denne udvikling indtil videre er sat i bero.

### Salgskanaler

FynBus sælger produkter til turister på følgende salgskanaler:

FynBus mobilbillet: FynBus App, hvor man skal oprette en profil og tilknytte et kreditkort for at kunne købe produkter. Der kan anvendes alle godkendte danske og udenlandske kreditkort. 75 % af turistbilletterne sælges via denne kanal. FynBus mobilbillet findes på nuværende tidspunkt alene i dansk udgave.

Webshop: På FynBus hjemmeside kan kunder på samme måde som på mobilbillet købe produkter. Ligesom for mobilbillet accepteres alle kreditkort, der er godkendt af NETS. Webshoppen findes i dansk, tysk og engelsk udgave. Det er webshoppen, som turiststederne instrueres i at bruge for at hjælpe turisterne. 25 % af turistbilletterne sælges ad denne vej.

I bussen: Enkeltbilletter kan købes i bussen.

Salgssteder FynBus: På FynBus' 24 salgssteder kan købes rejsekort anonym.

Rejsekort automat: På rejsekortautomaterne (RVM) kan også købes rejsekort anonym.

I forhold til rejsekort personligt giver det ikke umiddelbart mening at tale om salgskanaler, idet leveringstiden for dette produkt er op til 10 dage ved bestilling over nettet med anvendelse af Nem Id. Som dansk turist i Odense vil man dog kunne få leveret et rejsekort personligt ved fremmøde i FynBus' Kundecenter. Sammenhængen mellem salgskanaler og billetprodukter til turisterne ses i tabel 1 nedenfor:

**Tabel 1: Salgskanaler og billetprodukter til turister**

Billettype	Salgskanal				
	FynBus mobilbillet	Webshop	FynBus Salgssted	Rejsekort automat	Bussen
Turistbillet	X	X			
Enkeltbillet	X	X			X
Gruppebillet 3-15 personer	X	X			
Eventbillet	X	X			
Rejsekort anonym			X	X	

### Turistindsatser

FynBus har gennem årene haft et godt samarbejde med de fynske turistbureauer, som hvert år har fået tilsendt køreplaner og diverse markedsføringsmateriale.

I 2013 gennemførte FynBus' kundeambassadører den første turistrunde, hvor de besøgte ca. 120 steder, der huser turisterne under deres ophold på Fyn, herunder turistbureauer, campingpladser, Bed & Breakfast og de fynske marinaer m.m.

Her fortæller ambassadørerne om turisternes muligheder med bussen og teletaxi, samt hvilke billettyper og salgskanaler der findes til turister. Som en del af indsatsen har kundeambassadørerne en pakke med diverse relevant information med til turiststederne. Turistrunden har vist sig at være en stor succes og er derfor blevet gentaget hvert forår siden da. FynBus er et kendt og velkomment ansigt, når ambassadørerne besøger turiststederne.

Derudover er FynBus i 2019 indgået i et tættere samarbejde med Destination Fyn om fælles markedsføringsmateriale målrettet turister og synliggørelse af Rejseplanens muligheder. I den forbindelse planlægger FynBus i samarbejde med Destination Fyn/BIKE Island at lave et forsøg med ekstra cykelplads i bussen på udvalgte ruter på Sydfyn i sommerferiesæsonen.

### Samlet vurdering

Overordnet vurderer FynBus, at det er nemt for turister at bruge FynBus, og at der laves en tilfredsstillende indsats for at informere turisterne om mulighederne.

Det ville være godt at kunne få turistprodukter på et "engangsrejsekort", men det er FynBus' vurdering, at både danske og udenlandske turister har et godt og relevant udbud af billetprodukter. Fokus vil fortsat være på markedsføring af selve turistbilletten.

FynBus vurderer ligeledes, at der er et tilfredsstillende udbud af salgskanaler, dog bør FynBus' mobilbillet udvides til også at være tilgængelig på engelsk og evt. tysk. Fokus vil fortsat være på markedsføring af FynBus' mobilbillet overfor turisterne og webshop overfor turiststederne.

I forhold til turistindsatser har FynBus et godt koncept, der vil blive fastholdt. Indsatsen vil blive udvidet med yderligere samarbejde med Destination Fyn omkring forsøgsprojekter og fælles markedsføring.

### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning

### **Vedtagelse:**

*Orienteringen taget til efterretning.*

## 9. MEDDELELSER

- Arbejdsklausul.

*Administrationen udarbejder juridisk vurdering af muligheder for kvalificering af tilbudsgiverne set i forhold til arbejdsklausulen.*

## 10. EVENTUELT

### 10.1 HØRING VEDR. FORSLAG OM NY JERNBANE PÅ VESTFYN

#### **Resumé:**

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har udsendt høringsmateriale vedrørende forslag om lov om ny jernbane over Vestfyn med høringsfrist den 5. juni 2019.*

#### **Sagsfremstilling:**

FynBus har den 10. april 2019 modtaget høringsmateriale fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vedrørende forslag om lov om ny jernbane over Vestfyn med høringsfrist den 5. juni 2019.

Administrationen vil udarbejde et forslag til høringssvar, som vil blive sendt til bestyrelsen med henblik på bemærkninger før høringsfrist.

#### **Indstilling:**

Direktøren indstiller, at bestyrelsen

- Tager orienteringen til efterretning mhp. fremsendelse af forslag til høringssvar.

#### **Vedtagelse:**

*Taget til efterretning.*

#### **Bilag:           Alle bilag er fremsendt med mails den 12. april 2019 til bestyrelsen**

Bilag 10.1	Høringsbrev
Bilag 10.2	Liste over høringsparter
Bilag 10.3	Lovtekst Udkast til lovforslag om ny jernbane over Vestfyn s_1-4
Bilag 10.4	Udkast til lovforslag om ny jernbane over Vestfyn
Bilag 10.5	Ruteføring for forslag om ny jernbane over Vestfyn



**Signeret 23. april 2019.**

---

Formand  
Morten Andersen

---

Næstformand  
Poul Andersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Bo Libergren

---

Bestyrelsesmedlem  
Flemming Madsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Kristian Nielsen

---

Bestyrelsesmedlem  
Jesper Hempler

---

Bestyrelsesmedlem  
Regitze Tilma

---

Bestyrelsesmedlem  
Albert Pedersen

---

Bestyrelsesmedlem  
Anders W. Berthelsen

---

Direktør  
Carsten Hyldborg Jensen